



**COMUNE DI STABIO
MUNICIPIO**

Stabio, 24.04.2017

Al
CONSIGLIO COMUNALE
di
Stabio

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 10/2017 Chiedente lo stanziamento di un credito d'investimento di 430'000 Chf per la formazione di un nuovo attraversamento pedonale della strada cantonale di via Segeno all'intersezione con via Barico, la formazione di due nuove fermate dei mezzi pubblici e la riqualifica dello spazio pubblico esistente.

RM. no.	Data	Dicastero	In esame alla Commissione
482	24.04.2017	Edilizia	Gestione e Opere pubbliche

**Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,**

Con il presente messaggio l'Esecutivo comunale intende chiedere lo stanziamento di un credito d'investimento di 430'000 Chf per la formazione di un nuovo attraversamento pedonale della strada cantonale di via Segeno all'intersezione con via Barico, la formazione di due nuove fermate dei mezzi pubblici e la riqualifica dello spazio pubblico esistente.

1. Premessa

La strada cantonale di via Segeno è da molti anni oggetto di discussioni e riflessioni politiche e civiche a fronte del numero di veicoli importanti che vi transita quotidianamente, della velocità di transito media, del maggiore utilizzo dell'arteria quale alternativa alla chiusura della zona rossa di Ligornetto, dalla crescente richiesta di poter disporre di un attraversamento pedonale sicuro, dalla necessità di creare una fermata dei mezzi pubblici più sicura, del crescente rumore indotto dal traffico esistente, dal desiderio di riqualificare gli spazi urbani presenti e della messa in sicurezza della strada utilizzando lo strumento del disegno urbanistico attraverso la creazione di uno spazio pubblico fruibile alla popolazione dei quartieri circostanti.

Il Municipio nell'adozione delle sue misure deve cercare di soddisfare la maggior parte di questi bisogni e nel contempo continuare a studiare e approfondire i problemi esistenti per individuare le proposte che possano raggiungere le diverse aspettative poste dalla cittadinanza. Progetti e studi che devono essere condivisi con gli uffici cantonali preposti.

2. Problemi esistenti

Velocità media di transito

La velocità media degli autoveicoli in transito è un problema sentito dal Municipio e dalla cittadinanza. Gli ultimi rilievi del traffico confermano purtroppo che questa tematica rimane ad oggi non risolta. I veicoli transitano con una velocità media di 61 km/h. Dapprima si è cercato attraverso la demarcazione delle fasce rosse di diminuire la velocità in transito, poi non demarcando la linea divisoria tra le due corsie. Entrambi i tentativi non hanno raggiunto purtroppo le aspettative poste.

Proposte di moderazione

Il Municipio ha quindi iniziato più studi per introdurre forme di moderazione del traffico veicolare. Non è stata purtroppo raggiunta una condivisione con il Dipartimento del Territorio. La relativa risposta del Dipartimento del Territorio verrà messa a disposizione delle Commissioni. Unico risultato raggiunto, dopo diverse trattative, è stato quello d'introdurre in via del tutto eccezionale un tratto a velocità massima di 30km/h a ridosso del nucleo di San Pietro.

Richiesta di introduzione di una zona 30 km/h dalla rotatoria di via Segeno alla Dogana di San Pietro

Di recente si è costituito il Gruppo civico di San Pietro che ha chiesto al Municipio di sollecitare nuovamente il Dipartimento del Territorio per introdurre dalla rotatoria di via Segeno fino alla Dogana di San Pietro una zona 30 km/h. Nel mese di gennaio del corrente anno sono uscite

inoltre delle Direttive cantonali sulle possibili forme di moderazione del traffico sulle strade cantonali. Il Municipio si è impegnato nel cercare di soddisfare le aspettative poste dal Gruppo civico di San Pietro. È chiaro che l'estensione della zona 30 km/h deve essere congruente con gli altri interventi previsti su via Campagnola, via Arca e via Ponte di Mezzo dove sono necessari degli interventi di moderazione del traffico per permettere l'introduzione di una zona 30 km/h. Sarebbe infatti incomprensibile per i cittadini e per gli automobilisti avere una segnaletica di fine zona 30 km/h all'imbocco di via Campagnola e via Ponte di Mezzo per chi proviene da via Dogana. Per questo motivo il Municipio intende quanto prima pubblicare il progetto di moderazione del traffico di via Campagnola sulla base della LStr entro la prossima estate e portare avanti gli altri progetti.

La proposta di demarcazione di un passaggio pedonale qui presentata non è in contrasto con la possibile moderazione del traffico della strada cantonale. Ne rappresenta solo una prima tappa di messa in sicurezza di un attraversamento pedonale. Seguiranno altri interventi, questi ultimi appena pronti verranno condivisi con il Dipartimento del Territorio e se da loro approvati verranno presentati ad una delegazione del Gruppo civico di San Pietro, come già attuato per questo progetto.

Inquinamento fonico

Gli studi sull'inquinamento fonico effettuati dal Cantone hanno evidenziato che nel nostro Comune vi sono tre arterie che devono essere risanate. Via Cantonale (via Gaggiolo), via Segeno-via Dogana e via Ligornetto. Il Municipio ha chiesto al DT di attuare quanto prima le opere di risanamento del manto stradale attraverso la posa di una pavimentazione fonoassorbente. Per contro il Municipio richiederà al Consiglio comunale il credito necessario per procedere al risanamento fonico di via Ligornetto e del primo tratto di via Montalbano.

Attraversamento pedonale

Nel mese di settembre del 2015 una settantina di abitanti di San Pietro hanno inoltrato una petizione al Municipio chiedente, tra le altre cose, di procedere alla realizzazione di un passaggio pedonale all'intersezione di via Barico con via Segeno. Il Municipio ha quindi avviato l'iter necessario per concretizzare la richiesta tenendo costantemente informata la cittadinanza sullo stato della procedura. Il progetto di cui si chiede l'approvazione con il presente messaggio concretizza quanto richiesto nella petizione. Le fotografie allegate mostrano in modo inequivocabile il pericolo che quotidianamente vivono i pedoni che necessitano di attraversare il campo stradale.

Aumento del numero di veicoli in transito

La chiusura della zona rossa di Ligornetto ha comportato un aumento del traffico in transito su via Segeno e via Dogana. Il Municipio ha già annunciato che inoltrerà ricorso contro la prevista chiusura che il Municipio di Mendrisio ha già deciso di attuare. È già stata allestita una controperizia da parte di uno studio d'ingegneria specializzato.

Fermata mezzi pubblici

I mezzi pubblici necessitano di fermate in sicurezza ed a norma. Oggi la fermata di San Pietro in direzione di Stabio è purtroppo lacunosa su questi punti. I pedoni scendono sul campo stradale e attraversano la strada senza visuale e senza sicurezza (vedi fotografie allegate). Il Municipio ha quindi deciso di prevedere la formazione di due nuove fermate dei mezzi pubblici. Quelle oggi esistenti in corrispondenza del vecchio ufficio postale di San Pietro vengono quindi eliminate.

Il Municipio analizzerà successivamente, sulla base dei nuovi dati statistici, che strategia adottare per le fermate in corrispondenza della rotatoria di via Segeno.

Riqualifica spazi urbani

Il crescente bisogno di valorizzare gli spazi urbani oggi presenti e di creare nel contempo delle nuove aree di aggregazione è una priorità definita dal Municipio in questa legislatura.

Il progetto di realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale intende riqualificare un'area del quartiere di via Camiceria in uno stato poco decoroso ormai da molti, troppi anni a svantaggio della qualità di vita degli abitanti presenti e dell'intero quartiere.

L'Esecutivo comunale, dopo aver coinvolto più studi di architettura, ha deciso di avvalersi della collaborazione di due giovani architetti con un'esperienza lavorativa di riqualifica degli spazi urbani e di valorizzazione del paesaggio. Il fatto che già in passato hanno collaborato con lo studio d'ingegneria che ha allestito il progetto per la realizzazione del passaggio pedonale è stato un ulteriore fattore che ha convinto il Municipio ad avvalersi delle loro prestazioni.

Altro progetto analizzato

Il Municipio ha analizzato attentamente un progetto preliminare giunto in modo spontaneo per la creazione di uno spazio pubblico sulla strada di via Segeno fruibile dalla popolazione.

L'Esecutivo non ha purtroppo potuto dare seguito a questo approccio per i motivi tecnici che qui di seguito spiegheremo.

Il comparto in oggetto non è una piazza frequentata. È percorso quotidianamente da 5200 veicoli, con una velocità media di 61 km/h, superiore al 50 km/h di velocità massima consentita. Traffico concentrato perlopiù negli orari di punta. La strada è oltre percorsa da autocarri e dagli autobus articolati. Di questo è necessario tenerne conto. La presenza di pedoni si limita ad alcuni momenti della giornata (entrata e uscita da scuola). Il censimento da noi effettuato indica tra i 6 ed i 19 passaggi di pedoni per ora. Lo stesso potrà aumentare con la formazione di un attraversamento pedonale ma questi numeri non potranno crescere in modo esponenziale. È importante tenerne debitamente conto in quanto pongono un importante limite alla possibilità di attuare un concetto di 'spazi condivisi', in quanto il numero di veicoli, nell'ordine appunto di diverse centinaia per ora, è nettamente preponderante.

Via Segeno è una strada di transito internazionale, utilizzata intensamente dai pendolari. Vigè il limite di 50 km/h. L'eventualità di una riduzione della velocità prescritta su tutta la tratta è stata presa in considerazione nello studio preliminare e si è rivelata inopportuna a causa del contesto generale in quanto non è percepibile come strada di quartiere. Infatti a valle della zona di intervento troviamo un lato delimitato dalla barriera di protezione del riale e l'altro da un marciapiede, mentre a monte della zona di intervento muri di cinta e siepi chiudono specialmente il lato destro della carreggiata. L'elemento di arredo proposto si presenterebbe agli automobilisti d'improvviso, avulso dal contesto. Inoltre si tratta di un elemento relativamente corto (a 30km/h si attraversa in 3-4 secondi). Gli automobilisti non avrebbero quindi la concreta possibilità di percepire la situazione e di adattare le modalità di guida.

Dal punto di vista dei pedoni i bisogni sono chiari e impellenti: sono necessari spazi di attesa sicuri, quindi separati fisicamente dal traffico veicolare, da cui si disponga di una visibilità sufficiente per vedere ed essere visti, in modo da poter affrontare l'attraversamento della strada in tranquillità. Questa esigenza è particolarmente sentita dai bambini e dagli anziani, le cui capacità di percepire il traffico in avvicinamento non sono ancora sviluppate appieno, rispettivamente tendono a diminuire. Questi bisogni sono tradotti nelle norme sui passaggi pedonali che stabiliscono forma e dimensioni delle aree d'attesa e l'importanza di garantire l'attraversamento di un'unica corsia alla volta.

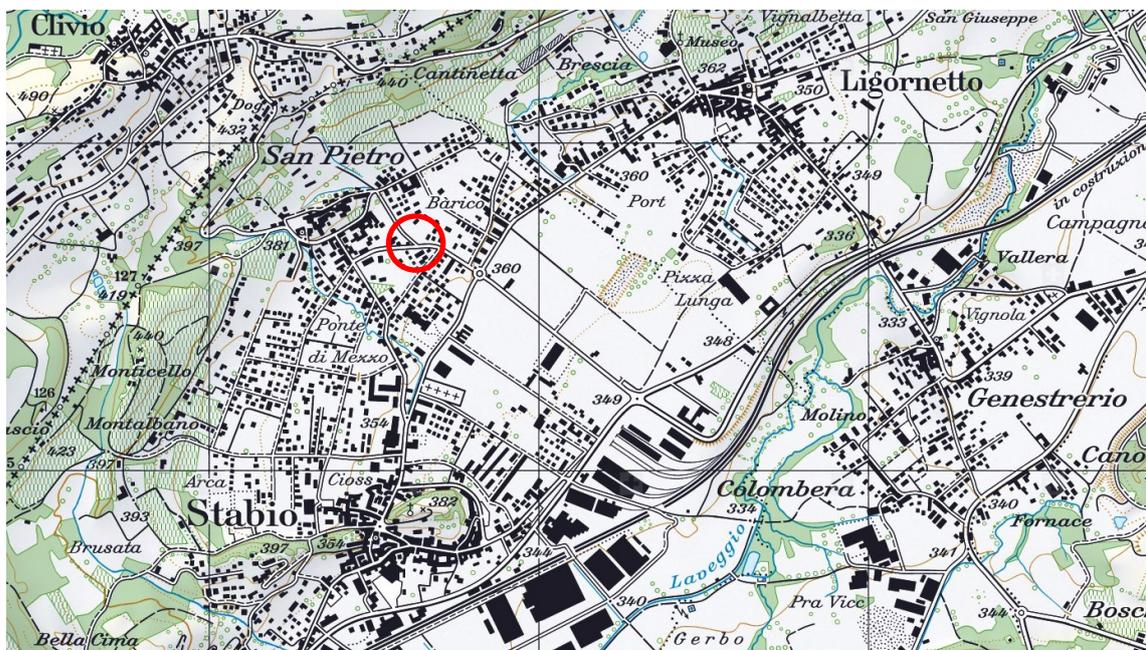
Anche per quanto riguarda le fermate dei trasporti pubblici bisogna considerare le esigenze di comfort per gli utenti a mobilità ridotta (tradotte in obblighi dalla Legge sui disabili). Queste impongono di disporre di marciapiedi rettilinei rialzati per poter accedere ai mezzi da un'altezza conveniente.

Infine vi sono gli aspetti relativi alla sicurezza del traffico. I bordi della carreggiata devono guidare otticamente gli automobilisti anche in condizioni di visibilità cattive.

Per questi motivi il ridisegno urbanistico della strada non è al momento una soluzione percorribile.

3. Ubicazione

La realizzazione del nuovo passaggio pedonale è prevista all'intersezione di via Segeno con via Barico.



La zona residenziale a ridosso del nucleo di San Pietro ha vissuto negli ultimi anni una forte espansione. Altre abitazioni sono previste e vi sono altri terreni edificabili non ancora edificati. Questa zona edificabile è accessibile da via Barico. Dall'altro lato della strada cantonale sono presenti gli edifici scolastici, gli Istituti bancari e dei commerci. L'area residenziale di San Pietro necessita quindi di un attraversamento pedonale della strada cantonale più sicuro rispetto alla situazione attuale.

Qui di seguito viene rappresentato il percorso casa-scuola.



4. Problematica

Via Barico si immette su via Segeno con un angolo di circa 40° . All'interno dell'angolo acuto la proprietà privata presenta una siepe e costruzioni accessorie di altezza circa 2m che limitano la visibilità. La larghezza di via Barico all'intersezione permette con difficoltà l'incrocio di due veicoli leggeri, ma non presenta spazi per i pedoni. La curvatura di via Segeno limita la visibilità tra veicoli e pedoni. La velocità relativamente elevata dei veicoli su via Segeno (traffico pendolare da e per Clivio) rende ancor più difficoltoso l'attraversamento.

Data l'importanza del collegamento, anche nell'ottica del futuro sviluppo del quartiere residenziale, sono necessari al più presto accorgimenti per rendere sicuro l'attraversamento del campo stradale.

A tale problematica, studiata nel progetto di massima, si è aggiunta una valutazione delle fermate bus site nelle vicinanze. Ne è emerso in particolare che la fermata S. Pietro Posta è ubicata in una posizione poco attrattiva. In particolare il punto di fermata lato monte è privo di marciapiede e quindi della possibilità di raggiungerlo agevolmente (vedi fotografie allegate). Il punto di fermata lato valle si trova in curva, ciò che preclude la possibilità di realizzare un punto di fermata accessibile ai disabili, come impone la Legge. Anche la fermata Bivio per San Pietro, situata alla rotonda, presenta dei punti deboli nella misura in cui non può essere resa accessibile ai disabili e con i suoi 4 punti di fermata risulta difficilmente comprensibile per gli utenti. Inoltre il bacino di influenza della fermata Bivio per San Pietro è caratterizzato per metà da zona agricola (quindi senza apporto di passeggeri).

La zona è infine caratterizzata da uno scorporo di terreno non edificabile (mappale no. 1860 RFD di Stabio) che necessita di essere riqualificato e inserito nel contesto urbanistico.

5. Trasporto pubblico

Via Segeno è percorsa dalle seguenti linee bus:

- 518 Serfontana – Novazzano – Stabio (2 corse all'ora per direzione);
- 523 Mendrisio – Stabio – Gaggiolo (1 corsa all'ora per direzione, 2 nelle ore di punta).

Le fermate più vicine si trovano alla rotonda (Bivio per San Pietro) e poco oltre l'incrocio in questione verso il nucleo (San Pietro, Posta). Queste due fermate presentano dei punti deboli già esposti nel capitolo precedente.

Le linee risultano molto cariche in determinati orari, con l'uso di bus articolati di 18m di lunghezza.

L'analisi della situazione ha portato alle seguenti conclusioni:

- Una nuova fermata "Barico" viene a trovarsi al centro di una zona edificabile che negli ultimi anni si è sviluppata molto e che conoscerà un ulteriore importante sviluppo edilizio, servendola in modo ottimale. Vi è la possibilità di rispettare le esigenze di accessibilità per i disabili. Inoltre la fermata si trova in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, rendendola ben fruibile in entrambe le direzioni. Gioca infine un ruolo positivo dal punto di vista urbanistico in quanto crea un punto di attrazione pedonale che contribuisce a dare un'identità al luogo.
- La fermata nella nuova posizione consente di sostituire la fermata San Pietro, Posta. Per una piccola parte di utenti, provenienti dalla zona residenziale estensiva in località Pietane ciò comporta un allungamento del percorso a piedi fino alla fermata di 110m. Per contro numerosi utenti vengono allacciati con un percorso più breve e più sicuro.
- Di principio anche la fermata Bivio per San Pietro potrà essere sostituita dalla nuova fermata Barico. Il bacino d'utenza di quest'ultima è infatti interamente coperto dalla nuova fermata e dalla fermata Ligornetto Passeggiata. In accordo con l'Ufficio cantonale dei trasporti pubblici, si è deciso di non procedere immediatamente alla soppressione di questa fermata, in ragione del grande volume di utenza che attualmente la utilizza. Si osserveranno gli sviluppi delle abitudini dell'utenza e le decisioni riguardo al servizio speciale alle scuole medie per decidere l'eventuale abbandono di questa fermata.

6. Descrizione del progetto nuovo attraversamento pedonale

Attraverso lo spostamento della carreggiata verso sud si ricava un marciapiede lungo il lato nord che consente a chi proviene da via Barico di accedere all'attraversamento pedonale e alla fermata del bus in totale sicurezza.

La realizzazione di questo nuovo marciapiede sulla strada cantonale di via Segeno sul lato di via Barico è estremamente importante per permettere ai pedoni di accedere al campo stradale e quindi di avere una visuale completa prima di procedere all'attraversamento.

In particolare il passaggio pedonale è provvisto di:

- Area di avvicinamento da entrambe i lati di almeno 1.5 m di profondità, con ribassamento della bordura (+2 cm) per consentire il passaggio di disabili e carrozzine;
- Isola centrale di larghezza 2m, con bordure ribassate;
- Visibilità delle aree di avvicinamento e dell'isola centrale superiore a 55 m;
- Demarcazione secondo OSStr con strisce gialle di lunghezza 4m;
- Segnali raffiguranti l'attraversamento pedonale a lato della strada e sull'isola spartitraffico per ciascun senso di marcia;
- Illuminazione dell'area secondo le direttive prescritte;
- Assenza di impianti pubblicitari nelle vicinanze per evitare qualsiasi forma di distrazione.

La superficie dedicata al campo stradale è stata ampliata a seguito della creazione di marciapiedi e dell'isola centrale per permettere un attraversamento più sicuro.

7. Descrizione del progetto nuove fermate del bus

I due punti di fermata sono spostati a est di circa 110 metri rispetto alla posizione attuale, in prossimità del nuovo attraversamento pedonale. Viene realizzato un marciapiede di altezza 22cm, con il particolare profilo della bordura che consente ai bus di avvicinarsi per garantire l'accesso ai disabili secondo la Legge federale sui disabili e le relative ordinanze. I marciapiedi hanno una larghezza di 1,50m. sul lato sud, in corrispondenza della pensilina la larghezza è maggiore (circa 3m).

La fermata ha una lunghezza di 20.00 metri in modo da consentire la fermata di bus articolati.

I raggi di curvatura e il tratto rettilineo presenti permettono, in entrambe le direzioni, ai bus di avvicinarsi convenientemente al marciapiede per consentire l'accesso "a livello" con sedie a rotelle, passeggini, deambulatori, ecc.

In direzione Mendrisio (lato sud) si realizza una cabina di attesa, che è integrata nel disegno urbanistico e realizzata in calcestruzzo. Purtroppo

le condizioni di spazio non consentono di realizzare una pensilina in direzione San Pietro / Stabio Stazione. L'utenza in questa direzione è minore, sebbene destinata ad aumentare con lo sviluppo del servizio ferroviario alla stazione di Stabio. In futuro, anche in funzione della domanda, sarà possibile realizzare una pensilina procedendo ad espropriare il mappale no. 340 RFD di Stabio, eventualità che si è inteso evitare in questa fase non avendo trovato il dovuto consenso che avrebbe rischiato di ritardare la realizzazione di questa importante opera.

L'apparecchio di vendita dei titoli di trasporto è previsto unicamente lato sud, integrato nella pensilina.

8. Descrizione del progetto nuovo spazio urbano

A lato dell'intersezione tra via Segeno e via Barico a ridosso del comparto residenziale di via Camiceria è presente un'area in zona residenziale che presenta però restrizioni in termini di edificabilità. L'area è parzialmente interessata dallo spostamento della strada cantonale e la superficie restante verrà valorizzata per permettere la creazione di un nuovo spazio urbano.



Situazione attuale

Attraverso la creazione di un nodo modale, il progetto propone una nuova funzione allo spazio residuale, oggi senza contenuto. La formazione di un'area di sosta per i mezzi pubblici in relazione ad uno spazio d'incontro conferisce al luogo un carattere ed un'identità nuovi, in particolare per il quartiere Segeno al quale viene ridisegnata la 'facciata verso la strada'.



Il progetto prevede, oltre ad un posteggio due ruote, la formazione di una pensilina in calcestruzzo per l'attesa del bus. L'area di incontro è formata da due isole verdi, sopraelevate, che permettono l'armonioso incontro tra le geometrie preesistenti. I muri che delimitano lo spazio verde si dilatano per diventare sedute e generare l'area di attesa in corrispondenza delle fermate del bus. Quest'area verde identifica il nodo modale, dove si lascia la bicicletta o si arriva a piedi per prendere il bus, ma anche un luogo d'incontro per coloro che passeggiano nel quartiere. La strada che porta al nucleo di San Pietro riacquista centralità diventando una vera cerniera tra le aree abitate. Il nuovo disegno dello spazio pubblico e delle aree di sosta è privo di barriere architettoniche.

Nelle isole verdi è proposta la piantumazione di alcuni alberi della specie Liquidambar. È considerata una specie autoctona anche se originaria del nord America. Ha foglie simili all'acero e presenta un'interessante gioco di colori durante le stagioni. L'arredo degli spazi verdi si vuole minimalista per permettere agli abitanti del quartiere l'eventuale appropriazione degli stessi, come già avviene, permettendo di consolidare il carattere identitario del quartiere.

9. Espropriazione

Il progetto prevede l'espropriazione e l'occupazione temporanea dei seguenti sedimi:

Mappale	Superficie espropri	Occupazione temporanea	Indennità per esproprio	Totale indennità
340	8 mq		10 Chf	80 Chf
1860	390 mq		100 Chf	39'000 Chf
1864	85 mq	6 mq	200 Chf	17'000 Chf
1868	30 mq	100 mq	10 Chf	300 Chf

Per i mappali no. 340 e 1868 RFD viene proposto un indennizzo di 10 Chf/mq. Con l'accordo dei proprietari il Municipio proporrà il mantenimento degli indici in sostituzione dell'indennità. Il mappale no. 1868 RFD di Stabio è una strada coattiva. Per il mappale no. 340 RFD di Stabio si prevede di espropriare un angolo del fondo già integrato nell'area verde a lato di via Barico.

Per il mappale no. 1860 RFD di Stabio si è raggiunto un accordo bonale d'indennizzo di 100 Chf/mq. Il sedime presenta indici edificatori ma ha dei limiti nel suo utilizzo, mentre il mappale no. 1864 verrà indennizzato con 200 Chf/mq, importo d'indennizzo normalmente utilizzato per le superfici edificabili.

Non sono previste indennità per occupazione temporanea ritenuto il limite temporale per la realizzazione dell'intervento proposto.

10. Programma di lavoro

Il Municipio si pone come obiettivo l'ottenimento del credito d'investimento da parte del Consiglio comunale entro la metà del 2017. Entro il medesimo termine è prevista l'autorizzazione da parte del Cantone per intervenire sulla strada cantonale. Seguirà la procedura di pubblicazione nel secondo semestre del 2017. Il Municipio auspica quindi di poter iniziare i lavori entro la fine del corrente anno e ultimare questa importante opera richiesta dai cittadini di San Pietro entro la metà del 2018.

11. Fasi di lavoro

I lavori verranno strutturati in tre fasi.

Inizialmente verranno attuati interventi di sistemazione esterna alla strada cantonale lato sud e alla realizzazione dell'allargamento stradale, inclusa l'isola spartitraffico. In questa fase il traffico bidirezionale sarà reso possibile attraverso un restringimento del campo stradale. L'accesso pedonale e veicolare ai mappali adiacenti verrà garantito.

Nella seconda fase si procederà alla realizzazione del nuovo bordo stradale lungo il riale, con gestione del traffico mediante semaforo.

Nell'ultima fase si procederà alla realizzazione del marciapiede lato nord, con conduzione del traffico a senso alternato con semaforo.

Nelle ore di punta verrà valutata la necessità di provvedere ad una regolazione del traffico tramite agenti di sicurezza privati.

12. Costi di progettazione

Il Municipio fino ad oggi ha sostenuto i seguenti costi di progettazione (iva inclusa) per l'allestimento del progetto definitivo del nuovo attraversamento pedonale e per la riqualifica dello spazio urbano adiacente:

- Progetto preliminare nuovo attraversamento pedonale	6'674 Chf
- PMax e PDef nuovo attraversamento pedonale	16'686 Chf
- PMax e PDef per il progetto di riqualifica dello spazio urbano	10'886 Chf

Metà dei costi di progettazione del nuovo attraversamento pedonale verranno sussidiati dal Cantone.

Complessivamente il Municipio ha già sostenuto ca. 34'000 Chf per l'allestimento del progetto definitivo di attraversamento pedonale e di riqualifica dello spazio urbano.

13. Credito d'investimento

Per la realizzazione del nuovo posteggio è necessario il seguente credito d'investimento:

Tipologia di costo	Interventi comunali	Strada cantonale	Totale(Chf)
A. Espropriazioni			
Acquisto terreni e diritti	21'000 Chf	35'380 Chf	56'380 Chf
Misurazioni catastali e iscrizione a RF	3'500 Chf	11'500 Chf	15'000 Chf
Totale espropriazioni	24'500 Chf	46'880 Chf	71'380 Chf
B. Costi di costruzione			
Lavori a regia	3'000 Chf	3'600 Chf	6'600 Chf
Prove	1'500 Chf	1'500 Chf	3'000 Chf
Impianto di cantiere	3'000 Chf	12'000 Chf	15'000 Chf
Demolizioni	3'541 Chf	12'355 Chf	15'896 Chf
Lavori per condotte interrate	13'770 Chf		13'770 Chf
Costruzioni di giardini e di opere paesaggistiche	4'520 Chf		4'520 Chf
Fosse di scavo e movimenti di terra	15'065 Chf	14'695 Chf	29'760 Chf
Strati di fondazione	4'760 Chf	15'020 Chf	19'780 Chf
Selciati, lastricati e delimitazioni		31'875 Chf	31'875 Chf
Pavimentazioni	9'265 Chf	25'970 Chf	35'235 Chf
Canalizzazioni		12'755 Chf	12'755 Chf
Opere di calcestruzzo eseguite sul posto	47'900 Chf	10'390 Chf	58'290 Chf
Segnaletica stradale: segnali		5'250 Chf	5'250 Chf
Segnaletica stradale: demarcazioni		4'135 Chf	4'135 Chf
Illuminazione pubblica	12'000 Chf		12'000 Chf
Totale costi di costruzione	118'321 Chf	149'545 Chf	267'866 Chf
Imprevisti (10%)	11'900 Chf	15'000 Chf	26'900 Chf
Iva 8%	10'418 Chf	13'164 Chf	23'581 Chf
Totale (iva inclusa)	140'639 Chf	177'709 Chf	318'347 Chf
C. Onorari e spese			
Progettazione e controllo lavori ca.15 % (spese incluse)	17'800 Chf	22'500 Chf	40'300 Chf
Iva 8%	1'424 Chf	1'800 Chf	3'224 Chf
Totale (iva inclusa)	19'224 Chf	24'300 Chf	43'524 Chf
Totale preventivo di spesa (iva inclusa)	184'363 Chf	248'889 Chf	433'252 Chf

Ne consegue una richiesta di un credito d'investimento al Consiglio comunale di 430'000 Chf (iva inclusa).

14. Partecipazione finanziaria da parte del Cantone

Sulla base dell'art. 12 LStr il contributo del Comune non può superare il 50% della spesa prevista sul tratto di competenza del Cantone. Di solito il Cantone finanzia il 55% dell'opera di sua competenza, mentre il Comune il 45%.

L'esatta quantificazione della spesa verrà concordata tra il Cantone ed il Comune.

L'investimento finanziario del Comune sarà quindi di circa 300'000 Chf.

Il Municipio ritiene questo investimento più che giustificato per la messa in sicurezza di un attraversamento pedonale e per la riqualifica di uno spazio pubblico fruibile alla cittadinanza.

15. Descrizione procedura

Il Municipio ha già richiesto al Dipartimento del Territorio la delega per effettuare l'intervento proposto sulla strada cantonale. Una volta ottenuta l'autorizzazione e l'approvazione del credito d'investimento da parte del Consiglio comunale si procederà con la pubblicazione del progetto sulla base Legge sulle strade (LStr). Il Dipartimento del Territorio emanerà l'avviso cantonale ed il Municipio procederà con l'approvazione formale del progetto.

16. Finanziamento

L'investimento avrà un impatto finanziario sulla gestione corrente inizialmente di 36'000 Chf (3'000 Chf al mese, 100 Chf al giorno). Comporterà un aumento dell'indebitamento ritenuto come l'autofinanziamento prodotto non è in grado di coprire gli investimenti programmati.

	T0	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10
Investimento	300'000										
Ammortamento (10%)		30'000	27'000	24'300	21'870	19'683	17'715	15'943	14'349	12'914	11'623
Valore residuo		270'000	243'000	218'700	196'830	177'147	159'432	143'489	129'140	116'226	104'604
Interesse annuo (2%)		6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000
Totale		36'000	33'000	30'300	27'870	25'683	23'715	21'943	20'349	18'914	17'623

T11	T12	T13	T14	T15	T16	T17	T18	T19	T20
10'460	9'414	8'473	7'626	6'863	6'177	5'559	5'003	4'503	40'526
94'143	84'729	76'256	68'630	61'767	55'591	50'032	45'028	40'526	0
6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000
16'460	15'414	14'473	13'626	12'863	12'177	11'559	11'003	10'503	46'526

17. Disegno di risoluzione

Sulla base di quanto citato in precedenza e restando a disposizione per ulteriori informazioni che vi dovessero necessitare, vi domandiamo di voler

r i s o l v e r e:

- 1. E' stanziato un credito d'investimento di 430'000 Chf per la realizzazione di un attraversamento pedonale, la messa in sicurezza della fermata bus di San Pietro e della riqualifica generale dell'area attraverso un nuova sistemazione dello spazio urbano al mappale no. 1860 RFD di Stabio;**
- 2. È approvato il progetto stradale inerente la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale all'intersezione tra via Barico e via Segeno;**
- 3. È approvato il progetto di arredo urbano al mappale no. 1860 RFD di Stabio;**
- 4. Per l'esproprio formale di 8 mq del mappale no. 340 RFD di Stabio è concessa un'indennità espropriativa di 10 Chf/mq per un totale di 80 Chf;**
- 5. Per l'esproprio formale di 390 mq del mappale no. 1860 RFD di Stabio è concessa un'indennità espropriativa di 100 Chf/mq per un totale di 39'000 Chf;**
- 6. Per l'esproprio formale di 85 mq del mappale no. 1864 RFD di Stabio è concessa un'indennità espropriativa di 200 Chf/mq per un totale di 17'000 Chf;**
- 7. Per l'esproprio formale di 30 mq del mappale no. 1868 RFD di Stabio è concessa un'indennità espropriativa di 10 Chf/mq per un totale di 300 Chf;**
- 8. Il credito d'investimento di cui al punto 1 andrà iscritto nel conto investimenti del Comune. Lo stesso dovrà essere utilizzato entro il 31 dicembre 2020;**
- 9. I sussidi cantonali andranno in diminuzione del credito d'investimento di cui al punto 1.**

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Simone Castelletti

Il Segretario

Claudio Currenti

All: Piani del progetto (in Cancelleria comunale possono essere consultati i piani in formato più grande);
Fotografie situazione esistente;

Spazio urbano via Segeno

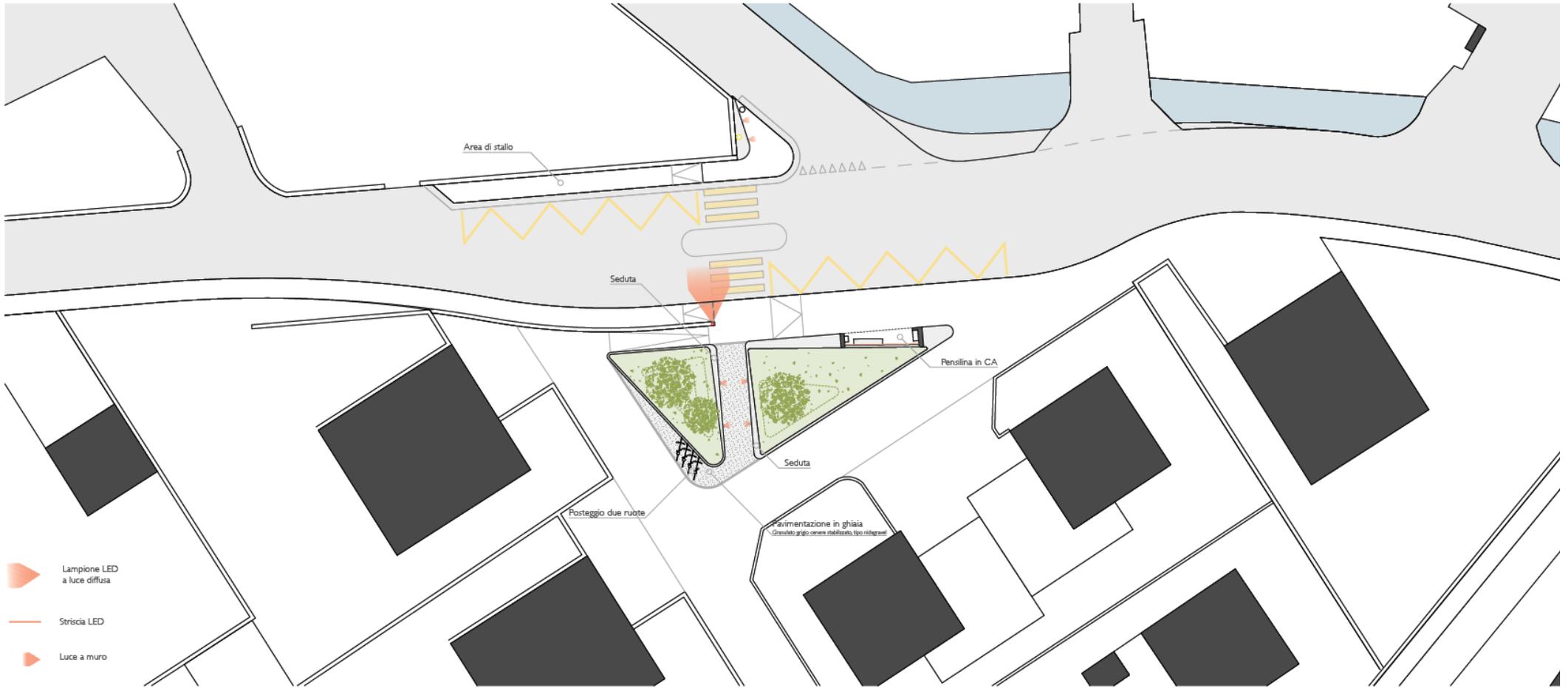


PROSPETTIVA



LIQUIDAMBAR

Spazio urbano via Segeno



- Lampione LED a luce diffusa
- Striscia LED
- Luce a muro

PIANTA 1:200

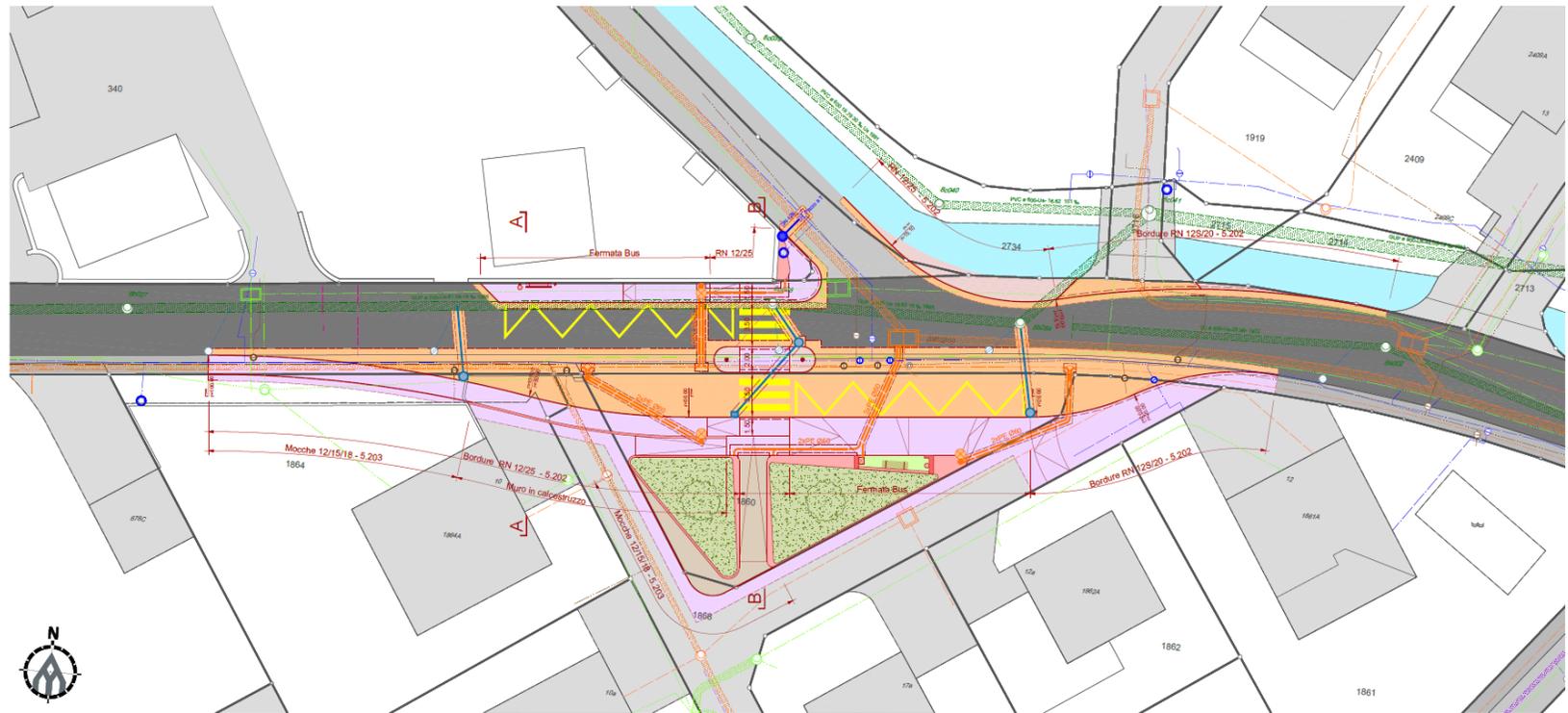
Planimetria del nuovo attraversamento pedonale

LEGENDA

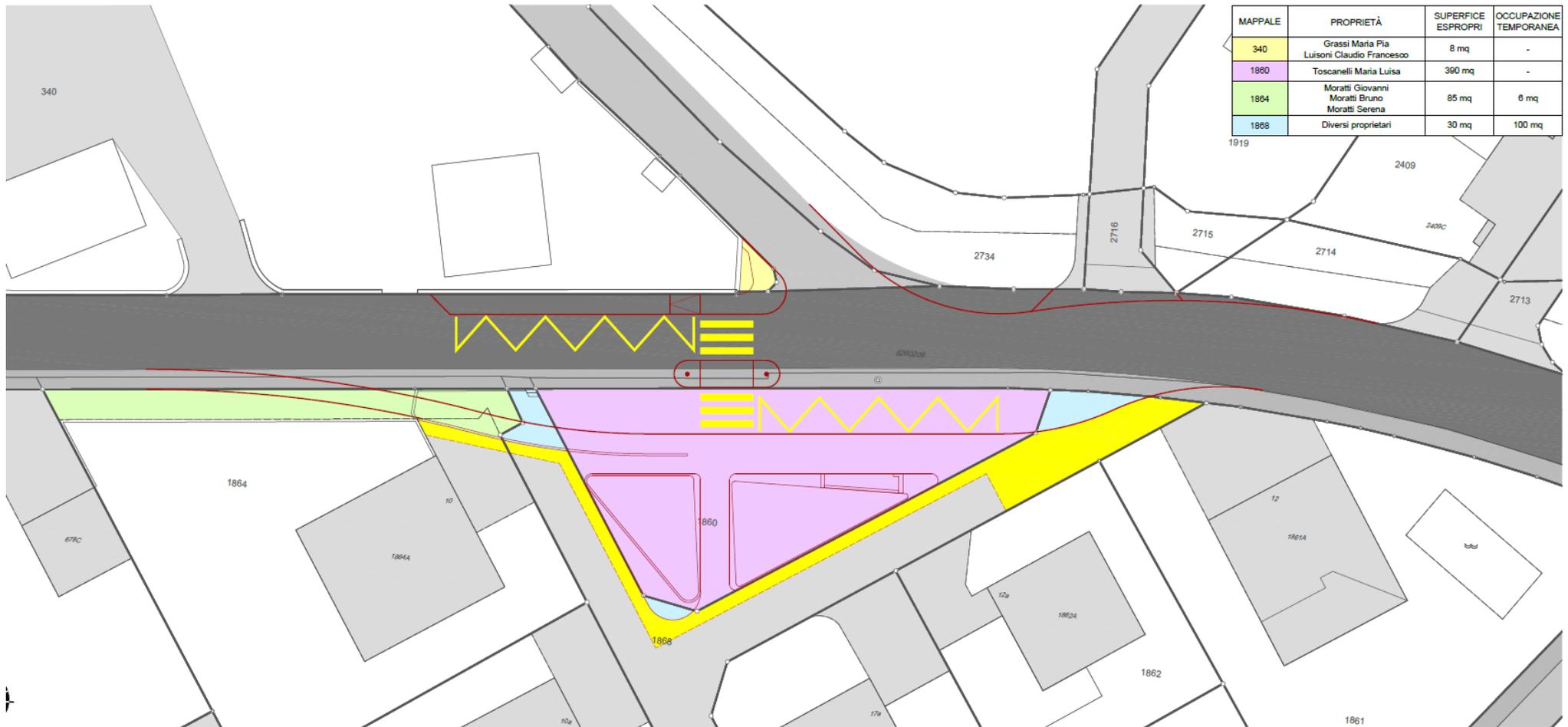
375 m ²	Campo stradale Strato d'usura Strato portante Strato di fondazione	AC 8 S AC T 22 S misto granulare 0/45	3.0 cm 7.0 cm 40.0 cm
340 m ²	Marcia-piede Strato d'usura Strato portante Strato di fondazione	AC 8 N AC T 16 N misto granulare 0/45	2.5 cm 4.5 cm 30.0 cm
5 m ²	Pavimentazione in calcestruzzo Canalizzato (DN EN 1206-1) Foglio in PE Strato di fondazione	C 30/37, XC4, XD3, XF4, Dmax. 32mm, CI 0/20, C2 Misto granulare 0/45	22.0 cm 30.0 cm
40 m ²	Pavimentazione in ghiaia Granulato grigio omere stabilizzato, tipo nidagravel Strato di fondazione	misto granulare 0/45	10.0 cm 30.0 cm
	Calcestruzzo Terra vegetale		
	Muro in calcestruzzo gettato in opera		

La completezza e la compatibilità delle infrastrutture esistenti disegnate nel piano possono offrire data situazione reale e devono essere verificate mediante dei sondaggi prima dell'inizio di qualsiasi lavoro in prossimità di esse.

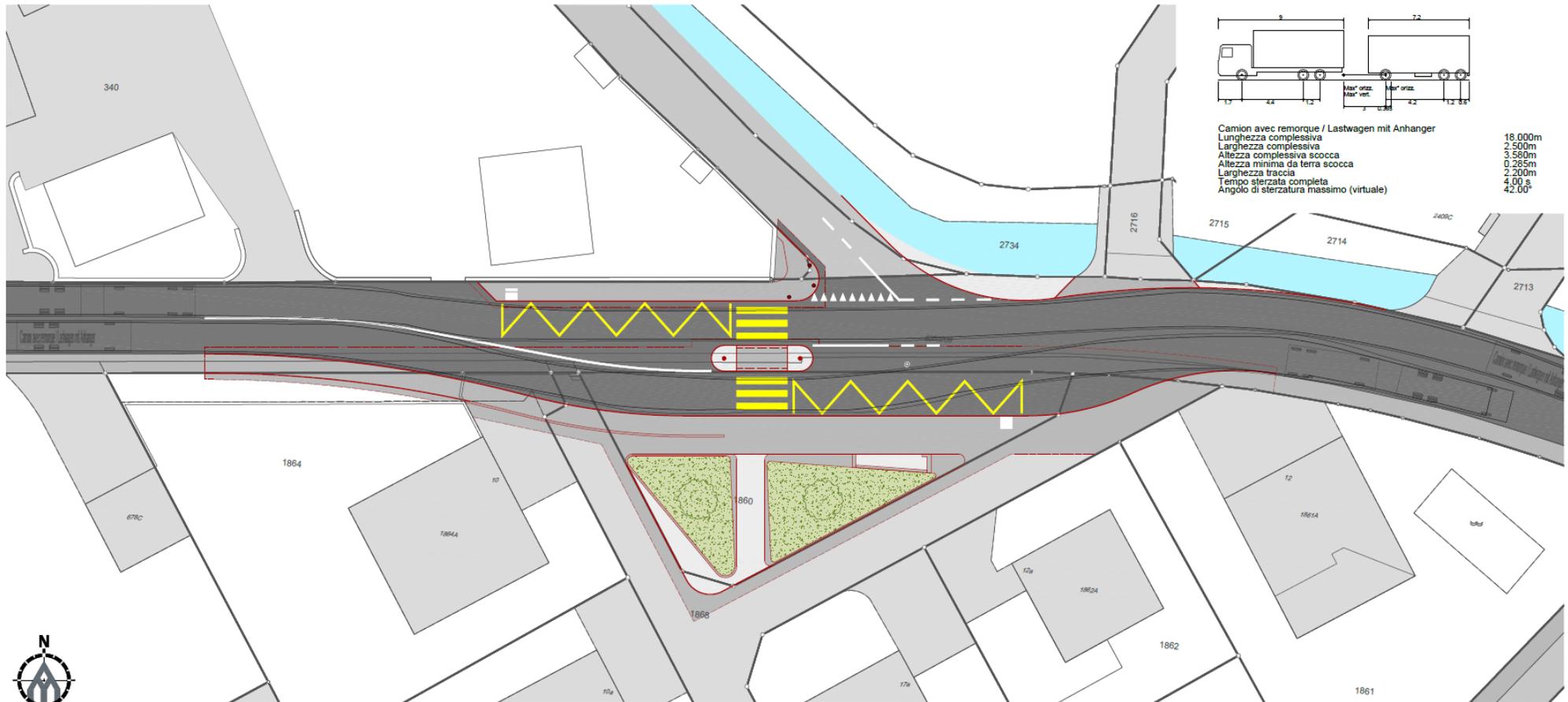
esistente	da progetto	descrizione
		Canalizzazione acque luride
		Canalizzazione collettore consortile
		Canalizzazione acque meteoriche
		Pozzetto esistente / nuovo chiuso / nuovo pozzetto
		Caditoia esistente / nuova griglia / nuova caditoia
		Pozzetto FR esistente / nuova griglia / nuovo pozzetto FR
		Acqua potabile
		Idrante
		Gas
		Saracinesca / nuovo chiuso / nuova saracinesca
		Tracciato elettrico
		Candelabro
		Camera esistente / nuovo Gato / nuova camera
		Cablecom
		Swisscom
		Bordura tipo 1 - 22cm Brevetto (Bau-Zürich (Tiefbauamt ZH))
		Bordura tipo 2 - 16cm Brevetto (Bau-Zürich (Tiefbauamt ZH))
		Bordura RN 12/25 Piani tipo 5.202
		Bordura RN 12/20 Piani tipo 5.202
		Bordura RN 12 S/20 Piani tipo 5.202
		Mocche 12/15/18 Piani tipo 5.203



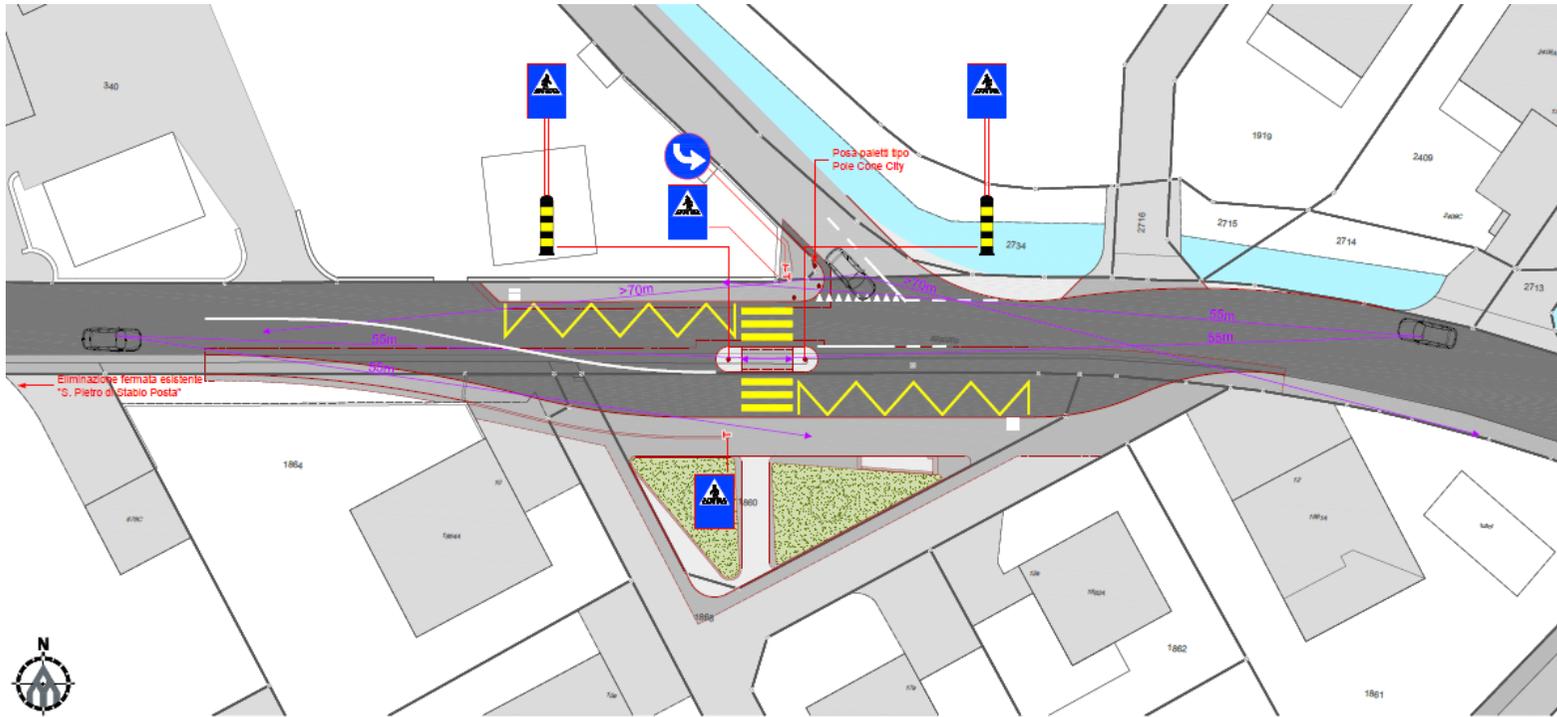
Piano delle espropriazioni



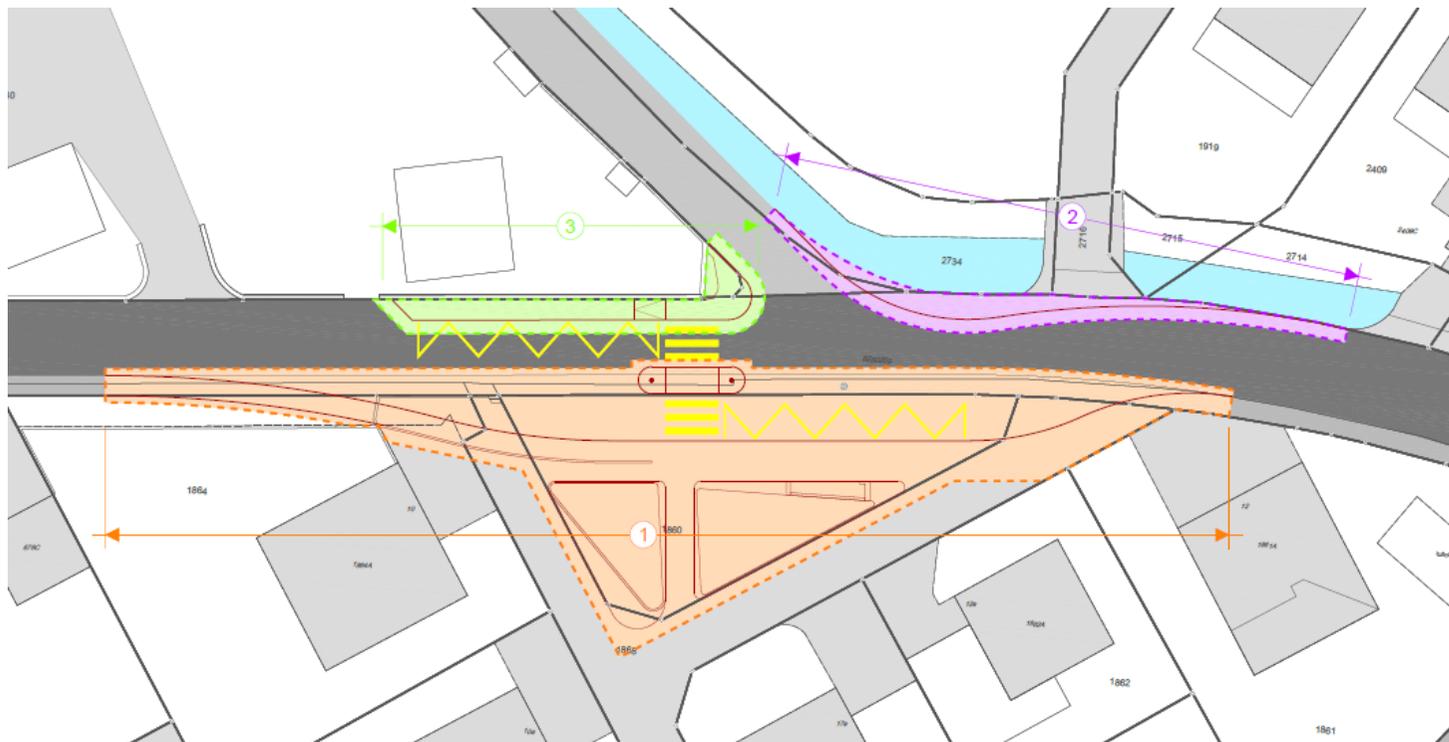
Ingombro veicoli



Piano della segnaletica



Fasi di lavoro



Visuale esistente attraversamento pedonale



I pedoni non hanno alcuna visuale sui veicoli provenienti da San Pietro.

Con la soluzione proposta i pedoni provenienti da via Barico avranno un marciapiede sul quale immettersi prima di attraversare il campo stradale con il nuovo attraversamento pedonale (in due fasi).

Fermata San Pietro – direzione Stabio



Un'auto sorpassa il mezzo pubblico. Il pedone non ha nessuna visuale sui veicoli provenienti da San Pietro. Vi potrebbe essere un pedone che attraversa il campo stradale davanti al mezzo pubblico e non avrebbe alcuna visuale dei veicoli provenienti da San Pietro.

Con la soluzione proposta l'auto non potrà più superare il mezzo pubblico, l'utente attraverserà il campo stradale in due fasi sulle strisce pedonali.



I pedoni non hanno alcuna visuale sui veicoli provenienti da San Pietro. Gli utenti si fermano sulla strada (prato privato) visto che non è presente un marciapiede.

Con la soluzione proposta gli utenti sosterranno sul marciapiede e attraverseranno il campo stradale in due fasi sulle strisce pedonali.



I pedoni attraversano il campo stradale senza strisce pedonali.



Il pedone attraversa il campo stradale senza alcuna visuale sui veicoli che provengono da San Pietro.

